

16.11.87

EG - U - VP - Wi

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften
der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung
der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren

KOM(87) 303 endg.; Ratsdok. 7605/87

Punkt der 583. Sitzung des Bundesrates am 27. November 1987

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen
Gemeinschaften (EG),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung
zu nehmen:

EG
U
VP

1. Der Bundesrat begrüßt den Richtlinienvorschlag, Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren zu ergreifen und neue europäische Normen festzulegen,

...

- EG
VP
(bei Annahme
entfällt 3.)
2. soweit sie die gleiche Entlastung der europäischen Umwelt bewirken, wie sie mit den US-Normen erreicht würde.
- U
3. um so die gleiche Wirkung auf die europäische Umwelt auszuüben, wie sie mit den USA-Normen erreicht würde.
- EG
U
VP
4. Der Bundesrat erinnert daran, daß das Europäische Parlament angeregt hatte, bereits ab 1. Oktober 1986 die Emissionswerte der USA in der Gemeinschaft verbindlich einzuführen.
- U
5. Der Bundesrat stellt fest, daß die Tabelle 5.2.1.1.4 als verpflichtend vorgesehenen Grenzwerte für Kraftfahrzeuge der Hubraumklassen weniger als 1,4 l und 1,4 bis 2,0 l, die mehr als drei Viertel des Kraftfahrzeugbestandes ausmachen, nicht den USA-Grenzwerten entsprechen. In den USA sind die Grenzwerte nicht nach Hubraumklassen gestaffelt, vielmehr gelten die gleichen Grenzwerte für die verschiedenen Hubraumklassen, und sie sind außerdem niedriger. Diese Grenzwerte sind auch für die Kraftfahrzeuge, die aus der EG in die USA exportiert werden, zwingend vorgeschrieben. Sie werden im übrigen nicht nur von Export-Kraftfahrzeugen aus den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft in den USA eingehalten, vielmehr sind auch in der Gemeinschaft Kraftfahrzeuge verschiedener Mitgliedstaaten auf dem Markt, die die nur mit geregelter Katalysator erreichbaren USA-Grenzwerte erfüllen. Die damit gegebene Erfüllbarkeit der USA-Grenzwerte - auch für die kleineren Hubraumklassen - ist insofern als das Mindestmaß zu betrachten, auf das nach § 38 Bundes-Immissionsschutzgesetz die unvermeidbaren Emissionen beschränkt werden müssen.

Der Bundesrat weist darauf hin, daß in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft durchschnittlich 48 Kraftfahrzeuge pro km² zugelassen sind, in den USA dagegen lediglich 14. Bei der Festlegung der Emissionsgrenzwerte müßten insofern sogar strengere Maßstäbe angelegt werden, wenn die neuen europäischen Normen die gleiche Wirkung auf die europäische Umwelt ausüben sollen, wie sie mit den USA-Normen erreichbar wären.

- I
Annahme
fällt 7.)
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der EG darauf hinzuwirken, daß für die Hubraumklassen unter 1,4 l und zwischen 1,4 und 2,0 l solche Grenzwerte festgeschrieben werden, wie sie nur mit geregelter Katalysator erreicht werden können.
- EG
P
7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in künftigen Verhandlungen darauf hinzuwirken, daß für die Hubraumklasse unter 1,4 l die Grenzwerte in der zweiten Stufe festgeschrieben werden, die die gleiche Technologie wie in den Hubraumklassen zwischen 1,4 l und 2 l voraussetzen. Längerfristig sind auch in den Hubraumklassen unter 2 l dieselben Anforderungen anzustreben, wie sie ab 1988/89 in der Hubraumklasse über 2 l gelten.
- EG
J
VP
EG, U/
8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner, nationale Maßnahmen - z. B. [steuerliche Behandlung] Beschaffung von Fahrzeugen im öffentlichen Bereich - in Erwägung zu ziehen, die, ohne das EG-Recht zu verletzen, die beschleunigte Einführung des geregelten Katalysators in allen Fahrzeugklassen erlauben.

...

[EG, U]

Der Bundesrat weist insoweit hin auf die zum Teil kritischen NO_x -Belastungen in manchen Innenstädten, die größtenteils durch den Kfz-Verkehr hervorgerufen werden und zu Überschreitungen des in der TA-Luft genannten Immissionswertes führen. Bei der gebotenen Umweltentlastung ist auch zu bedenken, daß die bestmögliche Abgasreinigungstechnik (geregelter Drei-Wege-Katalysator) heute kostengünstiger angewandt werden kann als noch vor wenigen Jahren [, da heute sogenannte Minikatalysatoren und geregelte Vergaser vorhanden sind] .

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die optimale Abgasreinigung durch den geregelten Drei-Wege-Katalysator auch bei den kleinvolumigen Fahrzeugen anwendbar ist, womit auch diese die US-Grenzwerte einhalten könnten.

U

(bei Annahme entfällt der Klammerzusatz in Ziff. 10)

9. Der Bundesrat hält angesichts der fortschreitenden ökologischen Schäden durch Luftverunreinigungen - wie z.B. beim Waldsterben - die von der EG vorgeschlagenen Fristen für die Anwendung der Grenzwerte weit in den 90er Jahren für nicht akzeptabel und bittet daher die Bundesregierung, sich für eine Verkürzung der Fristen einzusetzen.

Dieser Empfehlung widersprechen der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften und der Ausschuß für Verkehr und Post mit folgender

Begründung:

Eine derartige Forderung würde den bisher in der EG erzielten Kompromiß und damit die endgültige Beschlußfassung im EG-Umweltrat am 2. Dezember 1987 gefährden.

...

- EG
VP
10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den Verhandlungen der EG gegenüber deutlich zu machen, daß nennenswerte Abstriche von den angestrebten Grenzwerten [oder von den zeitlichen Zielvorstellungen] für die Bundesrepublik Deutschland nicht akzeptabel sind. Er bittet die Bundesregierung, den nach der Einheitlichen Europäischen Akte erweiterten Spielraum für strengere Umweltschutznormen auszuschöpfen
- VP
11. und auch die Möglichkeit eines nationalen Alleingangs bei der zweiten Stufe der Hubraumklasse unter 1,4 l und bei den Partikeln zu prüfen.
- EG
VP
12. Der Bundesrat erwartet, daß die Fahrzeugindustrie im Interesse vorbeugenden Gesundheitsschutzes möglichst frühzeitig niedrigere Emissionswerte als von der EG zugelassen anstrebt.
- EG
VP
13. Im Hinblick auf die höchstwahrscheinlich gesundheitsgefährdende Wirkung der Partikel im Dieselaabgas bekräftigt der Bundesrat seinen Beschluß vom 17. Oktober 1986 - Drucksache 330/86 (Beschluß) -. Er bittet die Bundesregierung, bei der EG mit allem Nachdruck auf den Erlass einer Richtlinie über möglichst strenge Partikel-Grenzwerte - ggf. auch in Stufen - zu drängen. Spätere Einführungsdaten für die untere und die mittlere Hubraumklasse sollten jedoch auf jeden Fall vermieden werden. Sie sind weder in technischer noch in ökologischer Hinsicht zu rechtfertigen.

B

14. Der Wirtschaftsausschuß empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage Kenntnis zu nehmen.